**Deutscher Bundestag**
**5. Wahlperiode**

**Drucksache V/1806**

**Der Bundesminister für Wirtschaft**

IV B 3 - 08 70 01

Bonn, den 29. Mai 1967

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Betr.: **Deutsche Luft- und Raumfahrtindustrie**

Bezug: **Kleine Anfrage der Fraktion der SPD**
**— Drucksache V/1725 —**

Namens der Bundesregierung beantworte ich die vorgenannte Kleine Anfrage wie folgt:

1. Welche wirtschaftliche Bedeutung mißt die Bundesregierung der deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie zu?

Die Bundesregierung mißt der deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie eine erhebliche Bedeutung bei, da sie Trägerin hochwertiger Technologien ist, die in ihrer unmittelbaren Anwendung und in ihrer mittelbaren Auswirkung die wirtschaftliche Entwicklung erkennbar in steigendem Maße bestimmen werden.

— Der Weltluftverkehr weist in den vergangenen Jahren Steigerungsraten von über 12% bei der Personenbeförderung und von über 20% bei der Fracht auf. Mit einem Anhalten des Wachstums im nächsten Jahrzehnt ist zu rechnen.

— In der Raumfahrt steht die wirtschaftliche Nutzung von Satelliten für die Nachrichtenübermittlung, Navigation und Meteorologie im Vordergrund. Sie befindet sich erst in ihren Anfängen.

— Auch im militärischen Bereich wächst der Anteil des Luftfahrtgeräts an der Gesamtausrüstung.

1. a) In welchem Ausmaß trägt die Luft- und Raumfahrtindustrie zur Entwicklung anderer Industriezweige sowie zur Entwicklung neuer Werkstoffe, neuer Produktions-, Meß- und Prüfverfahren und neuer Anlagen bei?

Die Luft- und Raumfahrtindustrie fördert in besonderer Weise die Entwicklung anderer Industriezweige. Es gibt allerdings keine Meßziffern für eine exakte Bestimmung des Ausmaßes dieses

Druck: Buchdruckerei Peter Meier, 5201 Buisdorf/Siegburg
Alleinvertrieb: Dr. Hans Heger, 532 Bad Godesberg, Postfach 821, Goethestraße 54, Tel. 6 35 51

mittelbaren Nutzens. Sicher ist, daß der hohe Schwierigkeitsgrad der der Luft- und Raumfahrtindustrie gestellten Aufgaben, die außerordentlichen Anforderungen an Präzision und Zuverlässigkeit der Geräte, die Vielfalt der integrierten technischen Systeme einen starken Anreiz für neuartige technische Entwicklungen und Spitzenleistungen auf den verschiedensten Gebieten darstellen.

Als Beispiele seien erwähnt:

**Neuartige Werkstoffe:**

- Metalle und Keramikmetalle (Cermets), die extremen mechanischen, Temperatur- und Strahlungsbeanspruchungen standhalten,
- hochbeanspruchbare Kunststoffe,
- hochbeanspruchbare Verbundstoffe (Kunststoffe mit Verstärkung durch Metalle, Asbeste, Stahl-, Quarz- und Glasfasern etc.).

**Neuartige Bauweisen:**

- Elektronenstrahl — Schweißen,
- Explosivverformung,
- Verbundbauweisen (Honigwaben, Schaumstoffe etc.).

**Elektronikkomponenten:**

- Kleine und kleinste elektronische Hochleistungsgeräte für vielfältige industrielle Verwendung,
- Mikrominiaturisierung von Datenverarbeitungs- und Programmsteuerungsanlagen etc.

**Moderne Verfahren zur Planung, Ausführung und Überwachung von Projekten mit umfassender schwieriger Aufgabenstellung**

Diese Auswirkungen sind um so mehr zu erwarten, je stärker die deutsche Luft- und Raumfahrtindustrie an selbständigen technischen Entwicklungen im Rahmen nationaler oder internationaler Projekte arbeiten kann.

1. b) Auf welchen Gebieten ist die deutsche Luft- und Raumfahrtindustrie international wettbewerbsfähig, und auf welchen Gebieten ist ein Anschluß an das nationale Niveau zu erwarten?

Vom technischen Leistungsstand her gesehen kann die deutsche Luft- und Raumfahrtindustrie schon wieder auf vielen Gebieten, wie Senkrechtstarttechnik (V J 101, VAK 191, Do 31), ziviler und militärischer Transportflugzeugbau, Lenkwaffentechnik und Satellitentechnik im internationalen Wettbewerb bestehen. Es ist allerdings einzuräumen, daß die deutsche Luft- und

Raumfahrtindustrie bisher noch nicht genügend Gelegenheit hatte, ihre Wettbewerbsfähigkeit auch praktisch zu beweisen. Im ganzen gesehen hat die deutsche Luft- und Raumfahrtindustrie seit ihrem Neubeginn im Jahre 1955 bereits wieder auf so vielen Gebieten ein hohes technisches Niveau erreicht, daß sie als gleichwertiger Partner auch bei großen internationalen Gemeinschaftsprojekten auf dem militärischen und zivilen Sektor mitarbeiten kann.

Die Bundesregierung unterstützt die Beteiligung der deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie an solchen Vorhaben, da ihr dies als der beste Weg erscheint, um den Leistungsstand unserer Industrie umfassend auf den internationalen Standard zu bringen. Die Bundesregierung setzt dabei voraus, daß die Industrie ihrerseits ihre Organisationsformen und -verfahren besser den Erfordernissen einer modernen, auf internationalen Wettbewerb ausgerichteten Wirtschaft anpaßt.

2. Ist der Bundesregierung die Anzahl und die Zusammensetzung der von der Luftfahrtindustrie in den vergangenen zwölf Monaten entlassenen oder gekündigten Mitarbeiter sowie deren prozentualer Anteil an der Gesamtzahl der im Luftfahrtsektor Beschäftigten bekannt? Welche Auswirkungen haben diese Entlassungen, welche Auswirkung hat insbesondere die Auflösung und Abwanderung von Entwicklungsteams auf die technologische Entwicklungsfähigkeit der deutschen Luftfahrtindustrie?

Zu Entlassungen ist es nur bei den im Bereich „wehrtechnische Entwicklungen" Beschäftigten während der letzten Monate gekommen. Die genauen Zahlen werden von der Bundesregierung zur Zeit ermittelt. Bezogen auf die Gesamtzahl der in der Luft- und Raumfahrtindustrie tätigen Arbeiter und Angestellten (am 1. Januar 1967 ca. 37 000 Beschäftigte) beläuft sich die Zahl der gekündigten oder freiwillig ausgeschiedenen Mitarbeiter auf ungefähr 3% (ca. 1100 Beschäftigte). Das entspricht ca. 13% der für wehrtechnische Entwicklungsaufgaben eingesetzten Kräfte vor Beginn der Entlassungen. Es handelt sich hierbei nur zu einem geringen Teil um wissenschaftlich ausgebildete Spezialisten. Die Mehrzahl bilden sonstige technische und kaufmännische Angestellte und Arbeiter, die durch Aufgaben der wehrtechnischen Entwicklung gebunden waren.

Eine Auflösung ganzer Entwicklungsgruppen konnte — soweit bis jetzt bekannt — bisher vermieden werden; abgesehen von der Abwanderung eines Ingenieurteams von 10 Spezialisten in die Vereinigten Staaten. Eine schwerer wiegende qualitative Einbuße an Entwicklungskapazität dürfte demnach bei den Firmen bisher nicht eingetreten sein.

Gleichwohl werden diese Entlassungen und der daraus folgende Schwund an Vertrauen in die künftige Entwicklung der deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie bei den Beschäftigten und bei dem studierenden Nachwuchs von der Bundesregierung nicht leicht genommen. Die Bundesregierung hofft, daß diese

negativen Auswirkungen bald überwunden sein werden, wenn es gelingt, auf der Grundlage einer mittelfristigen Planung der Ressorts gemeinsam mit der Industrie weitere Schwankungen des Beschäftigungsstandes zu verhindern.

3. Ist die Bundesregierung bereit, durch die mit dem Luft- und Raumsektor befaßten Bundesressorts auf dem Wege interministerieller Koordination eine den Luft- und Raumkomplex umfassende, ständig fortzuführende mittelfristige und eine ständig fortzuführende, grundlegende langfristige Programmplanung mit Kostenansätzen aufstellen zu lassen, die sowohl eine Vorausschau der budgetären Belastung, als auch eine Beschäftigungsvorausschau für die Industrie ermöglicht? Welche Vorstellungen hinsichtlich einer Planung besitzt die Bundesregierung?

Auf Beschluß der Bundesregierung ist ein interministerieller Koordinierungsausschuß Luft- und Raumfahrtindustrie gebildet worden, der in diesem Jahre schon wiederholt getagt hat. Eine seiner Aufgaben ist, einen angemessenen und möglichst kontinuierlichen Beschäftigungsstand in der Luft- und Raumfahrtindustrie durch Abstimmung der auf diesen Wirtschaftszweig gerichteten Einzelmaßnahmen der Bundesressorts für Wirtschaft, Verteidigung, Wissenschaft und Forschung und Verkehr zu erreichen.

Es wird auch an einem mittelfristigen Programm gearbeitet, d. h. an einer Vorausschau für ca. 5 Jahre für die Projekte der Wehrtechnik, der Raumfahrt und der zivilen Luftfahrt, für die eine Vergabe öffentlicher Aufträge oder — bei zivilen Vorhaben — eine finanzielle Förderung durch den Bund in Aussicht genommen sind. Hierbei werden auch Schätzwerte für die Programmkosten in Ansatz gebracht. Diese Vorausschau wird bereits eine Orientierungshilfe für die Firmen sein. Sie dürfte ausreichende Hinweise dafür bringen, ob und ggf. auf welchen Gebieten die öffentlichen und privaten Anstrengungen verstärkt werden müssen, um das vorhandene technische Potential optimal zu nutzen. Die Vorausschau soll ständig ergänzt und möglichst auf einen längeren Zeitraum ausgedehnt werden. Eine Abstimmung mit der zur Zeit vorbereiteten mittelfristigen Finanzplanung des Bundes ist vorgesehen, um die Verwirklichung der Programme von der Haushaltsseite her soweit wie möglich abzusichern.

Bei ihren Planungen für die Luft- und Raumfahrtindustrie geht die Bundesregierung davon aus, daß der prozentuale Anteil der Bereiche ziviler Flugzeugbau und Raumfahrttechnik in den kommenden Jahren wächst. Voraussetzung hierfür ist u. a., daß die gegenwärtig begonnenen oder in Aussicht genommenen größeren Flugzeugprojekte (insbesondere „VFW 614" mit deutscher, holländischer und englischer Beteiligung und „europäischer Airbus") erfolgreich verlaufen.

Die Planungen auf dem wehrtechnischen Gebiet (Entwicklung und Beschaffung) werden von vielfältigen politischen, militärischen und technischen Voraussetzungen beeinflußt. Sie werden

deshalb nicht den gleichen Grad von Verbindlichkeit erlangen können wie ein mittelfristiges Raumfahrtprogramm, bei dem diese Abhängigkeiten nicht im gleichen Umfang vorhanden sind.

4. Wie stellt sich die Bundesregierung die Neuordnung der deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie vor?

5. Ist die Bundesregierung bereit, auf einen beschleunigten Zusammenschluß der Luft- und Raumfahrtindustrie hinzuwirken? Welche Firmenanzahl und welche Gesellschaftsform sollten sich nach Meinung der Bundesregierung bei einem Zusammenschluß ergeben?

Die Bundesregierung unterstützt nachhaltig die Bestrebungen um eine Konzentration der deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie. Im Rahmen der ihr gegebenen Möglichkeiten ist sie entschlossen, jeden konkreten Schritt der Unternehmen zu einer ökonomisch sinnvollen Konzentration — d. h. soweit sie zur Rationalisierung und zur Erhöhung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit führt — aktiv zu fördern. Die Industrie hat mehrere Vorschläge für eine Konzentration zur Diskussion gestellt. Sie werden zur Zeit von Vertretern der Bundesregierung mit der Industrie erörtert. Es erscheint der Bundesregierung daher verfrüht, sich bereits heute für eine bestimmte Firmenanzahl oder Gesellschaftsform auszusprechen.

6. Ist die Bundesregierung bereit, auf eine den hohen Kapitalanforderungen in der Luft- und Raumfahrtbranche angemessene Eigenkapitalausstattung der aus einem Zusammenschluß hervorgegangenen Firmengruppe(n) hinzuwirken? Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, um zu einer Aufstockung des Eigenkapitals in der Luft- und Raumfahrtindustrie zu gelangen?

Die Eigenkapitalbasis der Luft- und Raumfahrtindustrie erscheint zu schmal. Die Bundesregierung sieht aber zur Zeit keine Möglichkeit, aus öffentlichen Mitteln — etwa in Form einer Bundesbeteiligung — die Eigenkapitalausstattung der Luft- und Raumfahrtindustrie zu verbessern. Sie hält eine allmähliche Vergrößerung der Eigenkapitalbasis nach einer Konzentration für erreichbar, wenn die vorgesehenen Programme für Wehrtechnik, zivilen Flugzeugbau und Raumfahrt mit den hierfür erforderlichen Haushaltsmitteln erfolgreich abgewickelt werden. Darüber hinaus könnte sich nach Abschluß der Konzentration und der dadurch erzielten wirtschaftlichen Stärkung die Möglichkeit eröffnen, daß kapitalstarke Wirtschaftsunternehmen anderer Branchen Beteiligungen an der Luft- und Raumfahrtindustrie erwerben und so deren Eigenkapitalausstattung vergrößern.

7. Stimmt die Bundesregierung zu, daß durch eine betriebliche Zusammenlegung der heute zersplitterten Forschungs- und Entwicklungs-, Produktions-, Betreuungs- und Verwaltungskapazitäten der Luft- und Raumfahrtindustrie eine erhebliche Rationalisierung erreicht werden könnte? Ist die Bundesregierung bereit, die betriebliche Zusammenlegung zu unterstützen?

Die Bundesregierung ist der Ansicht, daß durch eine Zusammenlegung von Forschungs-, Entwicklungs-, Produktions-, Betreuungs- und Verwaltungskapazitäten der Luft- und Raumfahrtindustrie eine Rationalisierung zu erreichen ist. Sie erwartet von einer Konzentration der Luft- und Raumfahrtindustrie über deren rein organisatorische Zusammenfassung hinaus gerade auch Rationalisierungswirkungen durch eine Verbesserung der betrieblichen Struktur (z. B. durch Bildung geschlossener Betriebsgruppen für bestimmte Entwicklungs- und Fertigungsaufgaben).

8. Welcher Investitionsbedarf nach Art und Höhe besteht in der Luft- und Raumfahrtindustrie?

Der Investitionsbedarf der Luft- und Raumfahrtindustrie wird von dieser in erster Linie selbst nach Maßgabe der in Angriff genommenen oder geplanten Projekte festgelegt. Der Bund nimmt, soweit er öffentlicher Auftraggeber ist, vorwiegend nur mittelbar in Verbindung mit der Vergabe der einzelnen Aufträge Einfluß auf die Investitionen der Luft- und Raumfahrtindustrie, insbesondere durch Beachtung des Gesichtspunktes, die Entstehung von Doppelkapazitäten zu vermeiden. Darüber hinaus ist der Bund den Firmen in zweierlei Weise bei der Deckung des Investitionsbedarfs behilflich.

Einmal durch die Einrichtung sogenannter „Sonderbetriebsmittel" bei der Ausführung militärischer Entwicklungsaufträge, d. h. der öffentliche Auftraggeber bezahlt die Kosten von Anlagen, die speziell für die Ausführung seiner Aufträge benötigt werden. Die Anlagen verbleiben in Bundeseigentum, werden aber ggf. zu günstigen Bedingungen den Firmen auch für andere Zwecke zur Nutzung überlassen.

Sodann erspart die IABG (Industrieanlagen-Betriebsgesellschaft mbH), ein auf Initiative des Bundesministeriums der Verteidigung gegründetes Unternehmen mit 74% mittelbarer Bundesbeteiligung und 26% Beteiligung der Luft- und Raumfahrtindustrie, den Firmen eigene Investitionen. Diese Gesellschaft (Anlagewert ca. 50 Millionen DM) hält kostspielige Spezialanlagen (Elektronenrechner, Meß- und Prüfgeräte, Versuchsanlagen) nebst Bedienungspersonal für die einzelnen Unternehmen bereit.

Abgesehen von den Aufstellungen über Sonderbetriebsmittel und über die Investitionsplanung der IABG besitzt die Bundesregierung keine zusammenfassenden Zahlen über den Investitionsbedarf der deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie.

9. In welcher Weise fördert die Bundesregierung den zivilen Sektor der Luftfahrtindustrie? Welche Maßnahmen sieht die Bundesregierung vor, um den inländischen und ausländischen Absatz ziviler Luftfahrterzeugnisse zu erhöhen?

Die Bundesregierung fördert die Entwicklung ziviler Flugzeuge durch Gewährung zinsloser, bedingt rückzahlbarer Darlehen normalerweise bis zur Höhe von 60% der Entwicklungskosten.

Die Rückzahlung der Darlehen ist mit dem wirtschaftlichen Erfolg des Entwicklungsvorhabens gekoppelt. Die Darlehen können in einen Zuschuß umgewandelt werden, wenn die Fertigung des entwickelten Flugzeuges eingestellt wird, ehe das Darlehen getilgt ist.

Für die Förderung der Entwicklung ziviler Flugzeuge wurden bisher zur Verfügung gestellt:

| | |
|---|---|
| 1963 | 15,7 Millionen DM |
| 1964 | 17,1 Millionen DM |
| 1965 | 16,3 Millionen DM |
| 1966 | 25,7 Millionen DM. |

Für 1967 sind für diese Zwecke 35 Millionen DM und für 1968 50 Millionen DM vorgesehen.

Mit diesen Mitteln wurden folgende Projekte ganz oder teilweise gefördert:

| | |
|---|---|
| Schleppflugzeug für Segelflugzeuge | „ELSTER C", |
| Schul- und Übungsflugzeug | „SIAT 223", |
| Kurzstart-Flugzeug | „Do 28 D", |
| Geschäfts- und Reiseflugzeug | „HFB 320", |
| Mittelstrecken-Verkehrsflugzeug | „F 28" *) |
| Hubschrauber mit gelenklosem Rotor | „Bo 105", |
| Hubschrauber mit koaxialem Rotor | „Scytrac". |

Im Jahre 1967 sollen noch anfinanziert werden:

| | |
|---|---|
| Kurzstrecken-Verkehrsflugzeug | „VFW 614" *), |
| Großraumtransporter für Kurz- und Mittelstrecken | „Airbus" *). |

Der „Airbus" ist ein Projekt, mit dem der europäischen Flugzeugindustrie die Möglichkeit gegeben wird, ihre Leistungsfähigkeit zu beweisen und sich künftig einen angemessenen Anteil an der Deckung des Weltmarktbedarfs für Großraumflugzeuge zu sichern. Er soll in Zusammenarbeit mit Frankreich und Großbritannien entwickelt werden. Die abschließende Entscheidung der beteiligten Länder über eine Förderung dieses Gemeinschaftsprojektes und damit über die Aufnahme der Arbeiten wird im Sommer dieses Jahres getroffen werden müssen.

*) Entwicklung in Gemeinschaft mit europäischen Partnerländern

Der Absatz von Luftfahrtgerät wird durch den Aufbau eines gemeinsamen Vertriebsnetzes im Zusammenhang mit der beabsichtigten Konzentration der Luftfahrtindustrie verstärkt werden. Die Bundesregierung wird ihren Einfluß bei potentiellen Abnehmern geltend machen, wenn Entscheidungen über den Ankauf von Flugzeugen getroffen werden sollen und geeignetes deutsches oder in europäischer Zusammenarbeit gefertigtes Fluggerät mit zur Auswahl steht.

Für den Export von Flugzeugen reichen die üblichen Finanzierungsbedingungen nicht aus. Es werden z. Z. Überlegungen angestellt, welche Möglichkeiten bestehen, um für den Export von Flugzeugen Sonderregelungen zu schaffen, ohne dabei gegen die Vereinbarungen der Berner Union zu verstoßen.

10. Ist die Bundesregierung bereit, im Zusammenhang mit ihren ausländischen Beschaffungsprogrammen eine Zusammenarbeit deutscher mit ausländischen Luftfahrtfirmen herbeizuführen?

Es ist schon immer das Bestreben der Bundesregierung gewesen, bei Beschaffungen im Ausland für die deutsche Industrie eine angemessene Beteiligung an dem jeweiligen Programm zu sichern, soweit dies unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten sinnvoll erschien. Hierbei boten sich als Formen der Beteiligung hauptsächlich die Lizenzfertigung in Deutschland oder die Ausführung gewisser Poduktionsanteile durch deutsche Firmen an. Als Beispiele seien die Beschaffung der „F 104" und des Hubschraubers „Bell UH 1 D" sowie die deutsche Beteiligung bei der Herstellung von Triebwerken für militärisches Fluggerät erwähnt. Die Bundesregierung wird im gleichen Sinne auch bei künftigen Beschaffungsprogrammen verfahren.

In Vertretung

**Dr. Schöllhorn**